Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4847

12. 06. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Matschie, Klaus Lennartz, Brigitte Adler, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Lilo Blunck, Hans Martin Bury, Dr. Marliese Dobberthien, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Günter Gloser, Manfred Hampel, Uwe Hiksch, Reinhold Hiller (Lübeck), Brunhilde Irber, Ilse Janz, Siegrun Klemmer, Volker Kröning, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Heide Mattischek, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Gerhard Neumann (Gotha), Georg Pfannenstein, Siegfried Scheffler, Gisela Schröter, Dietmar Schütz (Oldenburg), Reinhard Schultz (Everswinkel), Angelica Schwall-Düren, Erika Simm, Dr. Cornelie Sonntag-Wolgast, Wieland Sorge, Jörg-Otto Spiller, Antje-Marie Steen, Jella Teuchner, Franz Thönnes, Ute Vogt (Pforzheim), Hans Georg Wagner, Dr. Konstanze Wegner, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Wolfgang Wodarg
— Drucksache 13/4743 —

Maßnahmen der Bundesregierung zur Verringerung des absoluten Kraftstoffverbrauchs

1. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung zur Verringerung des absoluten Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und damit zu einer Senkung der CO_2-Emissionen?

Das Klimaschutzziel der Bundesregierung besteht darin, die CO_2-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 25 % gegenüber 1990 zu verringern. Hierzu hat auch der Verkehr einen Beitrag zu leisten. Für eine wirksame Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO_2-Emissionen von Pkw strebt die Bundesregierung eine europäische Lösung an. Auf ihre Initiative hat der Rat der Europäischen Union in der Abgasrichtlinie 91/441/EWG die EG-Kommission aufgefordert, einen Vorschlag mit Maßnahmen zur Begrenzung der CO_2-Emissionen von Kraftfahrzeugen vorzulegen,

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 7. Juni 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

der den Ergebnissen der Beratungen über den Treibhauseffekt Rechnung trägt. Der Kommissionsvorschlag liegt bisher noch nicht vor.

Der Umweltministerrat der EU hat mehrmals die Vorlage des Kommissionsvorschlags angemahnt, zuletzt unter deutschem Vorsitz im Dezember 1994. In dieser Sitzung des Umweltministerrates wurde auf deutsche Initiative eine Protokollerklärung von zwölf Mitgliedstaaten abgegeben, die einen Zielwert von 120 g CO_2/km für das Jahr 2005 als Mittelwert für die europäische Neuwagenflotte von Pkw enthält.

Am 20. Dezember 1995 hat die Kommission eine Mitteilung zur „Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs" vorgelegt und den Rat und das Europäische Parlament um Stellungnahme gebeten. In dieser Mitteilung wurde der o. g. Zielwert von 120 g CO_2/km als Durchschnittswert für die Neuwagenflotte des Jahres 2005 von der Kommission übernommen. Die Mitteilung der Kommission wird im Umweltministerrat am 25. Juni 1996 beraten. Die Bundesregierung wird die Zielvorstellungen der Kommission unterstützen und auf eine schnelle Umsetzung drängen. Durch ein solches EG-weites Vorgehen sollen etwaige Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Automobilindustrie vermieden werden. Die Bundesregierung sieht die angestrebten europäischen Maßnahmen zur CO_2-Minderung bei Pkw als wichtige Ergänzung der von der deutschen Automobilindustrie gemachten Zusage, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der von ihr hergestellten und in der Bundesrepublik Deutschland abgesetzten Pkw und Kombi bis zum Jahre 2005 um 25 %, gemessen am Stand von 1990 zu senken.

2. Verfolgt die Bundesregierung einen früheren Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr weiter, CO_2-Grenzwerte im Rahmen der Abgasgesetzgebung für Pkw einzuführen, und wenn nein, warum nicht?

Ein solcher Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, CO_2-Grenzwerte im Rahmen der Abgasgesetzgebung für Pkw einzuführen, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung das Konzept der relativen Flottengrenzwerte, bei dem jedem Hersteller eine prozentuale Minderung des Verbrauches seines Produktprogrammes (Flotte) aufgegeben wird?

Eine Beurteilung einzelner Konzepte zu CO_2-Minderungsmaßnahmen bei Pkw muß auch im Zusammenhang mit den anstehenden Beratungen auf EU-Ebene gesehen werden. Eine Festlegung auf bestimmte Konzepte sollte derzeit nicht erfolgen, um der EG-Kommission den notwendigen Verhandlungsspielraum zu belassen.

Das angesprochene Konzept einer prozentualen Minderung des Verbrauchs des Produktprogramms eines Herstellers hat den Nachteil, daß Hersteller mit einem Ausgangswert, der dem Stand der Technik entspricht, beim Durchschnittsverbrauch gegenüber Herstellern benachteiligt werden, deren Kraftfahrzeuge dem Stand der Technik nicht entsprechen.

4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Flottenverbrauch von Pkw/Kombi deutscher Hersteller in den letzten 20 Jahren entwickelt, aufgeschlüsselt
   a) nach Herstellern, jeweils im DIN-Drittelmix und im ECE-Stadtzyklus,
   b) gesamt, im DIN-Drittelmix und im ECE-Stadtzyklus?

Der marktgewichtete spezifische Kraftstoffverbrauch von Pkw/Kombi aus deutscher Produktion für die Jahre 1978 bis 1994 ist aus der als Anlage beigefügten Übersicht des Verbandes der Automobilindustrie zu entnehmen.

Angaben über den Kraftstoffverbrauch vor 1978 oder eine nach Herstellern aufgeschlüsselte Aufstellung über den spezifischen Kraftstoffverbrauch liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Plant die Bundesregierung, bei der Umstellung der Kfz-Steuer die CO_2-Emissionen zu berücksichtigen, und wenn ja, in welcher Art und Weise?

Die Bundesregierung hat dem Bundesrat am 24. Mai 1996 den Entwurf eines Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen zugeleitet. Ziel dieses Gesetzes ist die Einführung emissionsbezogener Besteuerungsmerkmale bei der Kraftfahrzeugsteuer. Der Gesetzentwurf bezieht zwar den CO_2-Ausstoß der Pkw nicht in die Bemessungsgrundlage der Kraftfahrzeugsteuer ein. Es sollen jedoch befristet solche Pkw von der Steuer befreit werden, die nicht mehr als 90 g CO_2/km emittieren. Dies entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 3,88 Litern Benzin oder 3,42 Litern Dieselkraftstoff je 100 km. Nach Ablauf der Steuerbefreiung sollen diese Pkw gegenüber dem geltenden Recht niedrigeren Kraftfahrzeugsteuersätzen unterliegen.

6. Welche Vorschläge hat die Bundesregierung in den letzten fünf Jahren im Rahmen der EG/EU zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw unterbreitet, und welche Positionen werden hierzu von den anderen Staaten vertreten?

Die Bundesregierung hat den in der Abgasrichtlinie 91/441/EWG enthaltenen Auftrag an die EG-Kommission, einen Vorschlag mit Maßnahmen zur Begrenzung der CO_2-Emissionen von Kraftfahrzeugen vorzulegen, mit initiiert und im Umweltministerrat der EU mehrfach die Vorlage des Kommissionsvorschlags angemahnt. Darüber hinaus hat sie die Protokollerklärung von zwölf Mit-

gliedstaaten vom Dezember 1994, die einen Zielwert von 120 g CO_2/km für das Jahr 2005 als Mittelwert für die europäische Neuwagenflotte von Pkw enthält, aktiv gestaltet.

Konkrete Vorstellungen zur CO_2-Minderung bei Kraftfahrzeugen können von der Bundesregierung im Rahmen der EU-Beratungen erst eingebracht werden, wenn der hierzu notwendige Vorschlag der EG-Kommission vorliegt.

In die Expertenberatungen zur Vorbereitung des Kommissionsvorschlags wurden von der deutschen Delegation bereits konkrete Vorschläge eingebracht; insoweit wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage „Kraftstoffverbrauchsbegrenzung für Pkw" (Drucksache 12/5877) verwiesen.

Anlage

Marktgewichteter spezifischer Kraftstoffverbrauch von Pkw/Kombi aus deutscher Produktion (ohne Transporter-Kombi)

Jahr	Liter je 100 km				%-Veränderung gegenüber	
	Stadtfahrt	90 km/h	120 km/h	Drittel-Mix	Vorjahr	1978
1. Personen- und Kombinationskraftwagen insgesamt:						
1978	11,762	7,492	10,079	9,778	–	–
1979	11,428	7,380	9,941	9,583	– 2,0	– 2,0
1980	11,102	7,072	9,571	9,248	– 3,5	– 5,4
1981	10,471	6,663	8,953	8,696	– 6,0	– 11,1
1982	10,213	6,464	8,683	8,453	– 2,8	– 13,6
1983	9,993	6,211	8,193	8,132	– 3,8	– 16,8
1984	9,495	5,987	7,843	7,775	– 4,4	– 20,5
1985	9,241	5,799	7,650	7,563	– 2,7	– 22,7
1986	9,139	5,726	7,555	7,473	– 1,2	– 23,6
1987	9,586	5,851	7,677	7,705	+ 3,1	– 21,2
1988	9,907	5,970	7,798	7,892	+ 2,4	– 19,3
1989	10,047	6,015	7,813	7,958	+ 0,8	– 18,6
1990	10,044	6,008	7,812	7,955	± 0	– 18,6
1991	9,902	5,932	7,689	7,841	– 1,4	– 19,8
1992	9,705	5,851	7,542	7,699	– 1,8	– 21,3
1993	9,670	5,775	7,471	7,639	– 0,8	– 21,9
1994	9,421	5,642	7,324	7,462	– 2,3	– 23,7
2. Pkw/Kombi mit Ottomotor:						
1978	12,003	7,536	10,081	9,873	–	–
1979	11,715	7,452	9,871	9,679	– 2,0	– 2,0
1980	11,381	7,123	9,511	9,338	– 3,5	– 5,4
1981	11,022	6,834	9,072	8,976	– 3,9	– 9,1
1982	10,718	6,618	8,792	8,709	– 3,0	– 11,8
1983	10,276	6,303	8,239	8,273	– 5,0	– 16,2
1984	9,897	6,141	7,977	8,005	– 3,2	– 18,9
1985	9,964	6,123	7,966	8,018	+ 0,2	– 18,8
1986	9,943	6,089	7,911	7,981	– 0,5	– 19,2
1987	10,139	6,083	7,909	8,044	+ 0,8	– 18,5
1988	10,271	6,126	7,964	8,120	+ 0,9	– 17,8
1989	10,338	6,139	7,943	8,140	+ 0,2	– 17,6
1990	10,376	6,150	7,960	8,162	+ 0,3	– 17,3
1991	10,193	6,053	7,810	8,019	– 1,8	– 18,8
1992	10,117	6,034	7,712	7,954	– 0,8	– 19,4
1993	10,041	5,938	7,621	7,867	– 1,1	– 20,3
1994	9,914	5,860	7,532	7,769	– 1,2	– 21,3
3. Pkw/Kombi mit Dieselmotor:						
1978	8,749	6,919	10,060	8,576	–	–
1979	8,676	6,692	9,685	8,351	– 2,6	– 2,6
1980	8,584	6,614	9,639	8,279	– 0,9	– 3,5
1981	7,896	5,862	8,400	7,386	– 10,8	– 13,9
1982	7,829	5,735	8,174	7,246	– 1,9	– 15,5
1983	7,762	5,487	7,837	7,029	– 3,0	– 18,0
1984	7,216	5,111	7,089	6,472	– 7,9	– 24,5
1985	7,066	4,824	6,704	6,198	– 4,2	– 27,7
1986	7,121	4,816	6,662	6,200	± 0	– 27,7
1987	7,178	4,838	6,665	6,227	+ 0,4	– 27,4
1988	7,353	4,875	6,639	6,289	+ 1,0	– 26,7
1989	7,419	4,891	6,637	6,316	+ 0,4	– 26,4
1990	7,369	4,864	6,619	6,284	– 0,5	– 26,7
1991	7,389	4,883	6,646	6,306	+ 0,4	– 26,5
1992	7,415	4,837	6,601	6,284	– 0,3	– 26,7
1993	7,552	4,844	6,612	6,336	+ 0,8	– 26,1
1994	7,226	4,671	6,400	6,099	– 3,7	– 28,8



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333